# Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

## 33 625 Hulp, handel en investeringen

**Nr. 168**

**BRIEF VAN DE MINISTER VOOR BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2015

Vandaag zijn met de publicatie van de beleidsregels in de Staatscourant twee nieuwe programma's gelanceerd ter vervanging van het Programma voor Ontwikkelingsrelevante Infrastructuurontwikkeling (ORIO). Het betreft DRIVE[1], een instrument voor de financiering van publieke infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden, en Develop2Build[2], een programma om de ontwikkeling en aanbesteding van infrastructurele projecten te ondersteunen.

Goede infrastructuur is van vitaal belang voor het functioneren van economieën. Begaanbare wegen vergroten bijvoorbeeld de toegang van rurale voedselproductie tot de lokale markt en goede waterzuivering is belangrijk voor de ontwikkeling van kleine en middelkleine industriële productie. De verkoop van lokale productie en de import van bijvoorbeeld grondstoffen zijn mede afhankelijk van toegankelijke havens en luchthavens. Voor het midden- en kleinbedrijf is een constante en toereikende energievoorziening een randvoorwaarde voor succes.
Helaas ontbreekt in veel lage- en middeninkomenslanden de noodzakelijke infrastructuur. Dit vormt een rem op de groei van deze landen, temeer daar het deze landen vaak ontbreekt aan voldoende financiële middelen om deze infrastructuur te realiseren. Daarnaast is er vooral in de minst ontwikkelde landen (MOL's) een gebrek aan capaciteit en middelen om projecten te ontwikkelen. DRIVE draagt bij aan het overbruggen van het financieringsgat. Aanvullend richt Develop2Build zich op de ondersteuning van lokale overheden bij de ontwikkeling van ontwikkelingsrelevante infrastructurele projecten.

Beide programma's zijn vormgegeven langs de uitgangspunten zoals in overleg met uw Kamer vastgesteld:

[1] Stcrt. (2015), nr. 16818. DRIVE is een acronym voor Development Related Infrastructure Investment Vehicle.
[2] Stcrt. (2015), nr. 16820.

kst-33625-168
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

- Meer focus op privatesectorontwikkeling en de MOL's en een betere programmatische samenhang;
- Minder bureaucratie en meer flexibele inzet;
- De mogelijkheid voor volledige concessionele financiering van projecten.
- Actieve betrokkenheid van het (Nederlandse) bedrijfsleven;

*DRIVE*

DRIVE biedt overheden, via subsidies aan het bedrijfsleven, een flexibele bron van financiering voor projecten die binnen de doelstellingen van DRIVE passen. Projectvoorstellen worden beoordeeld op ontwikkelingsrelevantie en eenduidige selectiecriteria zoals drempelvereisten (land, projectomvang, haalbaarheidsstudie), additionaliteit en IMVO[3]. De hoofddoelstelling van DRIVE is het bevorderen van de ontwikkeling van de private sector door de verbetering van infrastructuur. Zo stelt DRIVE via groei van werkgelegenheid en productiviteit mensen in lage- en middeninkomenslanden in staat te voorzien in hun eigen levensonderhoud.[4]

Om DRIVE beter in te bedden in het beleid voor hulp, handel en investeringen wordt aansluiting gezocht met andere programma's op de speerpunten water, voedselzekerheid en seksuele en reproductieve gezondheidszorg (SRGR) en op het gebied van klimaatfinanciering. Zo kan een project voor de aanleg van een irrigatiesysteem bijdragen aan het Nederlandse voedselzekerheidsprogramma in een land of kunnen de met Nederlandse expertise ontwikkelde waterprojecten, bijvoorbeeld op het gebied van kustbescherming, worden geïmplementeerd. Niet alleen biedt het bedrijf een oplossing voor het infrastructurele probleem dat duurzame economische ontwikkeling in de weg staat, maar met behulp van DRIVE brengt het bedrijf tevens een concessioneel financieringspakket mee voor de volledige projectkosten. Op die manier krijgt de lokale overheid een totaalaanbod, inclusief de financiering.

Om met behulp van DRIVE lage en middeninkomenslanden complete concessionele financiering voor infrastructurele projecten aan te kunnen bieden zal RVO.nl bij het structureren en arrangeren van de financiering optreden als makelaar tussen DRIVE en andere financiers.[5] Hiertoe zijn ten laste en risico van DRIVE aanvullende mogelijkheden voor exportkredietverzekeringen (EKV) gecreëerd. Daardoor wordt ook de financiering van projecten in landen mogelijk die niet in aanmerking komen voor de reguliere EKV.[6] Vaak zijn dit landen die infrastructurele ondersteuning het hardst nodig hebben. Daarnaast kan RVO.nl als uitvoerder van DRIVE in voorkomende gevallen ook garanties of leningen verstrekken. Hier is een jaarlijks garantieplafond aan verbonden[7].

In de nieuwe opzet stelt DRIVE bedrijven in staat een activerende rol te spelen bij het tot stand komen en tijdig implementeren van projecten. Het *ownership* bij de lokale overheden is geborgd door de verantwoordelijkheid over het aanbestedingstraject en de daaruit voortvloeiende prioriteitstelling volledig bij de lokale overheid te laten. Voor zover lokale

[3] In lijn met de gewijzigde motie Leegte nr. 16 (t.v.v. Kamerstuk 33 916, nr. 5).
[4] Binnen deze doelstelling passen ook projecten die er in lijn met de motie Van Laar (Kamerstuk 33 916, nr. 15) toe leiden dat er in ontwikkelingslanden meer waarde wordt toegevoegd aan grondstoffen.
[5] In lijn met de gewijzigde motie Leegte nr. 18 (t.v.v. Kamerstuk 33 916, nr. 7).
[6] De reguliere EKV wordt onder verantwoordelijkheid van de Ministers van Financiën en Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en ten laste van de begroting van het Ministerie van Financiën uitgevoerd door Atradius DSB.
[7] Meer uitleg hierover gaat u toe in het Toetsingskader Risicoregelingen in de bijlage, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

aanbestedingswetgeving hierin voorziet, is het in die opzet ook mogelijk om zogenaamde *unsolicited proposals* te accommoderen, zodat een bedrijf al in een vroeg stadium oplossingen kan aandragen voor infrastructurele uitdagingen zonder het risico dat een concurrent er kosteloos met zijn oplossing vandoor gaat. Onderzoek toont aan dat ontwikkelingslanden beperkte ervaringen hebben met dergelijke aanbestedingsprocedures.[8]

Voor DRIVE komt tot en met eind 2016 een verplichtingenbudget van 150 miljoen euro beschikbaar. Het verplichtingenbudget voor de jaren daarna zal jaarlijks via een publicatie in de Staatscourant bekend worden gemaakt.

*Develop2Build*

Develop2Build is een programma dat directe ondersteuning verleent aan overheden in lage- en middeninkomenslanden voor de ontwikkeling en aanbesteding van ontwikkelingsrelevante infrastructurele projecten. Bij de overheden in deze landen bestaat grote behoefte aan technische assistentie voor de ontwikkeling van projecten die duurzaam bijdragen aan economische ontwikkeling. Develop2Build voorziet in deze behoefte. Eenmaal ontwikkelde projecten kunnen op termijn door DRIVE gefinancierd worden, maar dat is geen noodzakelijkheid. De ontwikkelde projecten kunnen ook door ontwikkelingsbanken, andere donoren of zelfs private partijen worden gefinancierd. Leidend is dat geheel ontwikkelde projecten de financiering krijgen die het beste bij de plannen en behoefte van de lokale overheden past.

Identificatie van te ontwikkelen infrastructurele projecten wordt verzorgd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl). Hierin werkt RVO.nl nauw samen met de overheden en samen overleggen zij met de belangrijkste stakeholders in binnen- en buitenland. RVO.nl vertolkt in dat proces een makelaarsrol voor de opbouw van een projectportefeuille die in lijn is met de prioriteiten van het BHOS-beleid. Daarbij beperkt Develop2Build zich tot de MOL's op de landenlijst voor private sectorontwikkeling zoals vastgesteld in de Nota «Wat de wereld verdient»[9] en de geïdentificeerde partnerlanden die geen MOL zijn.

De ervaring met ORIO leert dat het vooral in de minst ontwikkelde landen ontbreekt aan capaciteit en middelen om de ontwikkeling van projecten ter hand te nemen. Hierdoor kunnen deze landen ook minder snel aanspraak maken op financiering van infrastructuur zoals voorzien in een programma als DRIVE. Net als DRIVE richt Develop2Build zich op private sectorontwikkeling en de speerpunten water, voedselzekerheid en seksuele en reproductieve gezondheidszorg en rechten (SGRG), alsook klimaat. En ook Develop2Build zoekt projecten uit die aansluiten bij de bredere agenda voor hulp, handel en investeringen.

Voor Develop2Build is tot en met eind 2016 een verplichtingenbudget van 10 miljoen euro beschikbaar. Daarmee kunnen naar verwachting zo'n 10 projecten worden ondersteund. Het verplichtingenbudget voor de jaren daarna zal jaarlijks via een publicatie in de Staatscourant bekend worden gemaakt.

Met DRIVE en Develop2Build is invulling gegeven aan de uitgangspunten zoals neergelegd in de Kamerbrief over een nieuw instrument voor

---

[8] In lijn met de toezegging om de Kamer per brief te informeren over de toepassing van *unsolicited proposals* in DRIVE.

[9] Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 33 625, nr. 1.

infrastructuurontwikkeling van 25 april 2014[10] en de suggesties en moties zoals met uw Kamer besproken in het Notaoverleg Bedrijfsleveninstrumentarium van 23 juni 2014. Ook is rekening gehouden met de bevindingen in het aanstaande rapport van de Inspectie Ontwikkelingssamenwerking en Beleidsevaluatie (IOB) over haar onderzoek naar de impact van het ORET-programma[11]. Tijdens de evaluatieperiode is hierover periodiek overleg gevoerd met IOB. Zodra het rapport beschikbaar is, wordt het, voorzien van een beleidsreactie, naar uw Kamer gezonden. Gelet op het aanstaande zomerreces zal dit niet eerder dan september zijn.

De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking,
E.M.J. Ploumen

---

[10] Kamerstuk 33 625, nr. 97.
[11] ORET staat voor Ontwikkelingsrelevante Exporttransacties.